



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MESSINA
Facoltà di Economia

Laurea magistrale *Honoris Causa*
in Economia e Commercio

all'AMMIRAGLIO
EFTHIMIOS E. MITROPOULOS

Messina, 17 ottobre 2005
Aula Magna dell'Università di Messina

Villa San Giovanni - Edizioni Officina Grafica
2007

INDICE

LAUREA *HONORIS CAUSA*

all'Amm. EFTHIMIOS E. MITROPOULOS

PRESENTAZIONE

del prof. Luigi Ferlazzo Natoli (*Preside della Facoltà di Economia
– Università di Messina*) pag. 5

LAUDATIO

del prof. Giuseppe Vermiglio (*Ordinario di Diritto della
Navigazione – Università di Messina*) pag. 9

LECTIO DOCTORALIS:

“AFFRONTIAMO IL FUTURO INSIEME”

dell'Amm. Efthimios E. Mitropoulos (*Segretario Generale
dell'International Maritime Organization – Londra*) pag. 15

LUIGI FERLAZZO NATOLI

(*Preside della Facoltà di Economia – Università di Messina*)

PRESENTAZIONE

È un grande onore, per la Facoltà di Economia e per l'intero Ateneo peloritano, il conferimento della Laurea *Honoris Causa* all'Ammiraglio Efthimios Mitropoulos, Segretario Generale dell'IMO (*International Maritime Organization*), meritato riconoscimento per avere egli dedicato la sua vita al perseguimento degli ideali delle Nazioni Unite nel settore marittimo, nonché per avere incoraggiato e facilitato l'adozione dei più elevati *standards* di sicurezza marittima, efficienza della navigazione, prevenzione e controllo dell'inquinamento e vigilato sul loro rispetto da parte degli Stati.

L'IMO è infatti un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite, con sede a Londra, responsabile per la sicurezza della navigazione, intesa sia nel senso di *safety* (sicurezza contro il rischio di incidenti tecnici e prevenzione dell'inquinamento del mare) sia – soprattutto dopo l'11 settembre 2001 – nel senso di *security*, ossia di sicurezza da attentati terroristici e da qualsiasi altro atto illecito compiuto contro la sicurezza della navigazione.

Il motto “mari più sicuri e oceani più puliti” ben riassume il mandato dell'Organizzazione, il cui successo è attestato dall'ampia e talvolta quasi universale accettazione dei suoi numerosi trattati internazionali, tant'è che oggi è pressoché impossibile per una nave svolgere attività commerciale su rotte internazionali senza che il suo Stato di bandiera sia parte alle

principali convenzioni IMO, che costituiscono appunto la regolamentazione internazionale dello *shipping*.

Con il conferimento della Laurea *Honoris Causa* al Suo illustre Segretario Generale, Ammiraglio Efthimios Mitropoulos, la Facoltà di Economia intende ribadire la sua profonda attenzione e particolare sensibilità a questi temi, strategici per vocazione, anche in ragione della posizione geografica della nostra città, dell'economia marittima e del diritto della navigazione.

Non volendo sottrarre tempo e spazio alla *laudatio*, mi sia ora consentito tratteggiarne, sia pure a grandi linee, il profilo.

Nato ad Atene, nel sobborgo del Pireo, nel 1939 da una famiglia di grandi tradizioni marittime, delle cui profonde radici è molto fiero, ha intrapreso una brillante carriera in Marina – è stato anche comandante del porto di Corfù e del Pireo – raggiungendo in breve tempo i più alti gradi.

La carriera militare gli ha permesso di acquisire una profonda esperienza nel settore del trasporto marittimo e soprattutto di applicare gli studi di economia marittima coltivati in Italia (a Roma, Venezia e Genova) nel 1965.

Da allora fino al 1979 è stato membro della delegazione greca dell'IMO. Successivamente ha svolto importanti funzioni in seno ai Comitati dell'IMO. Nel 1992 è stato nominato Direttore della *Maritime Safety Division* e Segretario della *Maritime Safety Committee*.

Al fine di accrescere la sicurezza in mare tramite procedure e sistemi di comunicazione radio, tra il 1989 e il 1998 si è impegnato con fervore in un progetto volto all'introduzione di un piano globale di ricerca e soccorso (SAR) in grado di rispondere alle emergenze in mare ed assistere le navi in difficoltà. In tale quadro, si è fatto anche promotore di numerose conferenze regionali, una delle quali si è tenuta a Firenze nel 2000 per discutere della creazione di un fondo internazionale –

di natura profondamente umanitaria – per l’attivazione di servizi di salvataggio lungo le coste dell’Africa.

Di recente ha proposto l’istituzione di un premio internazionale da assegnare a coloro che si distinguono per atti di coraggio o salvataggio di persone in mare o nella prevenzione di inquinamenti marini.

Dopo aver svolto, nel 2000, le funzioni di assistente del Segretario Generale dell’IMO, nel 2003, è stato nominato Segretario Generale per il periodo compreso tra il 2004 e il 2008.

Nel giugno 2004 è stato designato Cancelliere della *World Maritime University* di Malmö, in Svezia, e Presidente dell’*International Maritime Law Institute* di Malta.

Durante la sua lunga attività al servizio dell’IMO ha partecipato attivamente ai lavori preparatori di fondamentali convenzioni internazionali, quali – solo per citare le più note – la SOLAS 1974 sulla sicurezza della vita umana in mare e la MARPOL 73/78 per la prevenzione dell’inquinamento marittimo, convenzioni in vigore in un numero di Stati che rappresentano, oltre il 96% del tonnellaggio mondiale.

Ha presenziato, quale rappresentante della delegazione greca, alla III Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare che ha portato all’elaborazione della nota Convenzione di Montego Bay (UNCLOS 1982).

Dopo l’11 settembre il Segretariato è stato ristrutturato ed è stato creato un ufficio addetto esclusivamente alla sicurezza delle navi contro gli atti terroristici. In tale mutato contesto, che ha messo in luce la vulnerabilità delle infrastrutture portuali, l’Amm. Mitropoulos ha dato impulso allo studio e all’adozione di nuove misure tecniche di prevenzione degli atti di terrorismo contro le navi ed i porti, che hanno portato – tra l’altro – agli emendamenti della Convenzione e del Protocollo SUA del 1988 sulla repressione degli atti illeciti contro la sicurezza delle piattaforme fisse.

Di recente ha dato un contributo determinante nella redazione del Codice internazionale ISPS (*International Ship and Port Facility Security Code*) per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali, entrato in vigore nel 2004.

In questi anni di intensa, appassionata attività in seno alle Nazioni Unite non ha mai smesso di coltivare i suoi studi di economia marittima, pubblicando ben sette monografie (la prima delle quali, "*Tankers: Evolution and technical issues*", ha ricevuto un premio panellenico "*The Year of shipping*" già nel lontano 1969) nonché numerosi articoli, per lo più in materia di sicurezza in mare.

È stato insignito di alte onorificenze, tra le quali meritano particolare menzione tre lauree *honoris causa*, conferitegli, rispettivamente, dall'Accademia Navale di Varna (Bulgaria), dalla *Maritime University* di Costanza (Romania) e dalla *Schiller International University* di Londra in Lettere, oltre ad un titolo onorario di dottore di ricerca in *Business Administration*, conseguito a Seul, in Corea. Ha ricevuto, tra gli altri, il titolo di commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica italiana.

Da questa prestigiosa biografia emerge l'eccellenza dei suoi studi economici, la sua straordinaria esperienza come economista marittimo e il suo forte impegno nel settore dello *shipping* e in particolare della sicurezza in mare, dimostrati dalle importanti pubblicazioni in materia e dall'intensa, lunga e proficua attività prestata in seno all'Organizzazione, nonché dal significativo contributo offerto alla comunità internazionale marittima, sia nella fase ascendente della partecipazione attiva all'elaborazione delle convenzioni e quindi alla formazione del diritto internazionale, sia nella fase discendente della verifica dell'attuazione degli *standards* internazionali da parte dei singoli Stati.

GIUSEPPE VERMIGLIO

*(Ordinario di Diritto della Navigazione –
Università di Messina)*

LAUDATIO

dell'Ammiraglio Efthimios E. MITROPOULOS

**Magnifico Rettore, Chiarissimi Presidi, Eminentissimi
Colleghi, Autorità Signori e Signore,**

è motivo di particolare compiacimento per l'Università di questa città che, come tante altre *polis*, origina dalle genti venute per mare dalla terra greca, celebrare l'Ammiraglio Mitropoulos: l'uomo di mare che nei prestigiosi incarichi internazionali ha riaffermato la perenne vitalità della cultura delle tante genti di un mare che ha unito ed unisce popoli e civiltà.

L'andare per mare *per seguir virtute e conoscenza*, in un mare sicuro di pace è stato il percorso dell'*Odisseus* di ieri e, oggi, l'impegno costante della ricerca di Mitropoulos, al quale con orgoglio ci accingiamo ad attribuire la laurea *honoris causa* per i meritori apporti dei suoi studi all'economia marittima.

È, in molti casi, riduttivo illustrare il contributo di un Autore alla scienza evidenziando solo i risultati originali ed innovativi che si rinvenivano nei suoi scritti.

Nelle scienze economiche e sociali, in particolare, la ricerca stessa, per le tematiche che tratta e per le problematiche che pone, è altrettanto interessante delle nuove acquisizioni.

In ogni caso i risultati raggiunti, per essere correttamente intesi e valutati in tutta la loro consistenza e portata, non possono essere illustrati prescindendo dal considerare la linea di sviluppo della ricerca stessa, che si articola nella produzione di tutta una vita e che con la vita dell'Autore sovente si intreccia ed interseca.

Tenterò, allora, di illustrare il contributo di Mitropoulos alla economia marittima cercando di cogliere *le file rouge* che lega ed intreccia gli studi apprezzati, con i traguardi conseguiti in una vita dedicata alla sicurezza ed allo sviluppo dei traffici marittimi nel prestigioso incarico di Segretario Generale dell'Organizzazione Marittima Internazionale, da ultimo, e da prima quale Ufficiale della Guardia costiera e dell'Amministrazione marittima greca, carriera che ha proseguito fino a raggiungere il grado di *Rear Admiral*.

Un figlio del greco mare che incarna il mito antico (*l'uomo ingegnoso che solca con agili legni i procellosi mari* ...) cantato da Sofocle nei versi del coro dell'Antigone e ne attualizza i valori nella indiscussa esperienza acquisita e riconosciuta di una tra le massime autorità marittime del mondo.

Con i limiti avvertiti e con le lacune, delle quali mi scuso, che si rivengono in ogni tentativo di sintetizzare e ricondurre a categorie unitarie una copiosa produzione di studi monografici e articoli sulle più prestigiose riviste internazionali, produzione variegata e complessa per le tematiche particolari e specialistiche e per quelle più generali e sistematiche affrontate, mi pare non troppo azzardato individuare nella produzione dell'Ammiraglio due principali filoni che costituiscono le polarità tematiche attorno alle quali ruota la ricerca: l'economia marittima e la sicurezza della navigazione.

Sono linee di ricerca che cronologicamente si sovrappongono ed intersecano e sottolineano l'abilità del ricercatore e la profondità dello studioso che dall'analisi del

discontinuo di questioni particolari e settoriali riesce sempre ad evincere ed enucleare il *continuo* del sistema.

Già nel primo studio del 1969 *Petroliere: evoluzione e questioni tecniche*, si apprezza l'apporto della conoscenza approfondita della tecnica e delle innumerevoli questioni pratiche che solo un qualificato addetto ai lavori può prospettare, affrontando il tema particolare e specialistico del trasporto petrolifero; al tempo stesso, però, si percepisce ed apprezza la capacità critica e lo sforzo sistematico dello studioso che inquadra correttamente le questioni particolari nel contesto sistematico più ampio dell'economia marittima e della sicurezza dei traffici.

Le linee di sviluppo di una ricerca e di un metodo, che si leggono in filigrana nel primo lavoro, acquistano maggiore evidenza e consistenza nello studio monografico *Studi di economia marittima*, edito l'anno successivo, nel quale l'A. si cimenta con impegno a ricostruire dalla molteplicità del particolare, vissuto e rilevato nella prassi, il contesto generale di una economia marittima le cui linee comincia a tracciare.

Due anni dopo, nello studio sulle *Caratteristiche e tipi navi mercantili*, l'attenzione dello studioso è nuovamente attratta ad indagare ed analizzare approfonditamente un segmento speciale e particolare dell'economia marittima.

La monografia, ampia ed approfondita, sulle categorie ed i tipi di navi che operano sul mercato del trasporto si segnala per l'accuratezza dell'indagine e per l'apprezzabile e riuscito sforzo sistematico.

Una riflessione lunga e ragionata arricchita da una esperienza unica ed irripetibile nei prestigiosi incarichi ricoperti, porterà Mitropoulos dieci anni dopo, a maturare il lavoro avviato sul mercato del trasporto marittimo con la più ampia e meglio articolata monografia: *Economia e politica marittima*.

Non meno rilevanti e per certi aspetti pratici e teorici più originali ed interessanti risultano gli studi in materia di sicurezza della navigazione.

In verità debbo riconoscere che non è soddisfacente il tentativo e adeguata la pretesa di raccogliere gli studi e gli scritti catalogandoli in base alle tematiche principali trattate e sottolineate dal titolo; spunti interessanti e considerazioni in materia di sicurezza si rinvencono anche nella prima monografia sulle *Petroliere: evoluzione e questioni tecniche* del 1969. Sono spunti e considerazioni che trovano compiuto sviluppo nella monografia edita nel 1971 sulla *Sicurezza della navigazione* e nelle successive del 1975 *Evitare le collisioni in mare* e del 1976 *Separazione del traffico in mare*.

Sono queste pubblicazioni dalle quali emerge in tutta evidenza il forte impegno di una vita dedicata ai problemi della sicurezza marittima, intesa sia in termini di *safety* che di *security*, e l'apporto del qualificato componente dell'*International Maritime Organization*, e l'esperienza insostituibile del componente le commissioni di lavoro per la stesura delle principali convenzioni internazionali marittime: la SOLAS sulla sicurezza della vita umana in mare nel 1974; quella di Montego Bay sul diritto del mare nel 1982, per citare le più importanti.

Né può essere sottaciuta la collaborazione prestata da Mitropoulos alla elaborazione dell'*ISPS Code* per dare un minimo di immagine del livello di qualificazione tecnica, professionale di un operatore che è riconosciuto tra le massime autorità in materia di trasporti marittimi.

L'apporto dell'Ammiraglio alla regolazione della sicurezza marittima discende non solo dalla riconosciuta ed indiscussa autorità dell'esperto ma anche dalle apprezzate doti di studioso.

Esperienza e scienza, pratica e teoria, si intrecciano e si compongono nella rilevazione e descrizione del mercato marittimo, nella costruzione di un sistema economico marittimo transnazionale costituito non solo dall'insieme dei rapporti economici, ma anche dall'organizzazione e dalle regole che strutturano il mercato globale.

Le due polarità - economia marittima e sicurezza - tra le quali avevamo tentato di distinguere la produzione di Mitropoulos, se pur utili per dare ordine alla esposizione del *cursus* degli studi, dimostrano, però, tutta la loro artificiosità ed inadeguatezza quando si tenta di cogliere il carattere distintivo, essenziale che qualifica la portata innovativa ed originale dell'A. alla scienza economica marittima.

Perché l'apporto qualificante che balza evidente da tutta la produzione scientifica sta proprio nel fatto che economia marittima (e quindi mercato) e sicurezza (e quindi regolazione) non sono temi distinti riconducibili a due polarità antitetiche.

Come sempre il mercato dello *shipping* anticipa i tempi ed il nuovo; regolazione e mercato non sono oggi termini antitetici e contrapposti, ma coesenziali al modello di economia globale che dal mercato della navigazione marittima ed aerea e dei trasporti si va rapidamente estendendo a settori sempre più vasti della economia.

Un mercato globale transnazionale è impossibile ed impensabile senza regole. E l'effettività della regola per garantire la sicurezza in uno spazio globale che trascende i confini territoriali degli Stati, in mancanza di un ordinamento o di una autorità etica sovrastatale non può essere rimessa che alla attuazione spontanea dei consociati in dipendenza della natura pattizia o di autoregolazione della fonte che ha prodotto la regola stessa.

Un nuovo modo di essere della economia globale che richiede e necessita di una sicurezza globale: è questo lo spunto

di riflessione che si coglie dagli studi di economia e sicurezza marittima di Mitropoulos e che dall'economia trasborda nella scienza giuridica imponendo un modo nuovo di pensare il diritto nel XXI secolo.

È il mito greco della epifania dei valori, di uno *ius non scriptum* che valida il diritto positivo, la risposta corretta all'odierno progressivo affermarsi del nichilismo giuridico?

La scienza non è divinazione, ma faticosa ricerca nel presente dei frutti del passato e dei germi del futuro, secondo le cicliche oscillazioni del pendolo della storia che si volge indietro per preparare una ulteriore spinta in avanti.

EFTHIMIOS E. MITROPOULOS

*(Segretario Generale dell'International Maritime Organization –
Londra)*

LECTIO DOCTORALIS

“AFFRONTIAMO IL FUTURO INSIEME”

**Magnifico Rettore, Comandante Generale delle
Capitanerie di Porto, Chiarissimo Preside della Facoltà di
Economia, Ammiraglio Ferraro, Illustri Membri del Senato
Accademico, Autorità, Rappresentanti della Stampa,
Studenti, Signore e Signori,**

è per me un gran piacere essere oggi a questa bella
cerimonia.

Sono sempre molto lieto di tornare a visitare questo gran
bel Paese, che ha dato un contributo eccellente alla cultura, alla
civilizzazione ed allo sviluppo del mondo, e di cui serbo
bellissimi ricordi per aver trascorso un periodo, a metà degli
anni sessanta, a Roma, Venezia e Genova, quale borsista
dell'IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale), in Economia
Marittima. Fin d'allora, ho stabilito forti legami con l'Italia, e
molti italiani sono tra i miei migliori amici. Mi trovo a mio agio
con gli italiani, e ne apprezzo molto la cortesia ed i sentimenti di
amicizia, verso me e la mia famiglia; come ho detto molte volte,
se non fossi nato greco, avrei voluto nascere italiano.

Mi sento inoltre particolarmente euforico anche per aver
vissuto, durante questi giorni di visita a Messina, Taormina e

Siracusa, momenti di collegamento ideale e di simbiosi culturale tra l'antica civiltà ellenistica e quella della Magna Grecia in Sicilia, che ha poi dato origine alla civiltà italica del vostro splendido Paese.

Essere davanti a questo illustre uditorio, per ricevere il grande onore che mi viene conferito con una Laurea *Honoris Causa*, mi riempie di gioia e soddisfazione. Vi ringrazio sentitamente e Vi prego di credere che accetto questo riconoscimento con umiltà, orgoglio e riconoscenza profonda.

Sono onorato che il mio nome sia stato associato a quello dell'Università di Messina, che, fondata nel sedicesimo secolo, è una delle più antiche istituzioni d'insegnamento e di ricerca d'Italia. Per giungere a questa rispettata posizione, l'Università ha dovuto superare una serie di vicissitudini: chiusure a causa di tensioni politiche e di guerre e, all'inizio del secolo scorso, un terremoto, seguito da un maremoto, che la distrusse completamente, insieme a quasi tutta la città di Messina. Nonostante la sua storia travagliata, l'Università ha sviluppato e mantenuto la tradizione di realizzare programmi ed iniziative che attraggono una larga comunità accademica multiculturale. Anche a causa della sua strategica posizione al centro del Mediterraneo, all'incrocio di tre continenti, l'Università di Messina accoglie studenti provenienti dai paesi dell'Europa del sud, del nord Africa e del Medio Oriente. Questa apertura internazionale, che riflette anche la mia, rende ancor più significativo il riconoscimento che mi viene conferito.

Chi qui svolge la propria attività di lavoro e di studio, concorderà sul fatto che, al mondo d'oggi, un'esperienza in questo ambiente multinazionale e multiculturale ha un'importanza pari alle qualifiche accademiche faticosamente ottenute.

Infatti, nella realtà attuale i confini nazionali stanno sempre più perdendo di significato. Tutto il mondo ha imparato

a conoscere le stesse cose. Per esempio, nel caso dell'industria automobilistica, notiamo che alcune case costruttrici orientali non solo vendono, ma anche producono in Europa; allo stesso tempo, alcune case europee producono e vendono nel nord America; mentre, nel settore dell'energia, l'occidente investe ingenti capitali in Asia e nell'Estremo Oriente. Queste strategie e queste decisioni sugli investimenti, hanno ripercussioni su milioni di persone in tutto il mondo. I rappresentanti più affermati del mondo degli affari possono attraversare gli oceani in poche ore, mantenendosi in comunicazione telefonica e telematica. Nel settore finanziario, *broker* e *trader* si sono liberati dalle costrizioni dei fusi orari e delle distanze ed accedono al mercato globale attraverso i loro computer. Ad esempio, una banca d'investimento basata a Francoforte può operare sul mercato di New York la mattina e nel pomeriggio su quello di Hong Kong.

Gli avanzamenti tecnologici nei settori delle comunicazioni e dei trasporti, ci hanno consentito di superare le barriere del tempo e della distanza ed hanno più che mai avvicinato le persone, in tutti i sensi.

Questo processo di globalizzazione ed i fattori che gli hanno consentito di evolversi e svilupparsi sono stati riconosciuti dal Segretario Generale delle Nazioni Unite, Kofi Annan, il quale, nel contesto della "*Millennium Declaration*", ha osservato: "*Globalization has been made possible by the progressive dismantling of barriers to trade and capital mobility, fundamental technological advances, steadily declining costs of transport, communication and computing. Its integrative logic seems inexorable, its momentum irresistible.*" "La globalizzazione è stata possibile grazie al progressivo venir meno delle barriere commerciali ed alla mobilità dei capitali, ad avanzamenti tecnologici fondamentali, al declino del costo dei

trasporti, delle comunicazioni e dei computer. La sua logica integrativa sembra inesorabile, il suo impeto irresistibile”.

Il cambiamento più significativo dovuto alla globalizzazione è forse l'interdipendenza e l'interrelazione tra persone che in passato non avrebbero potuto avere alcun rapporto. I potenziali benefici sono chiari: un'accelerata crescita economica; prosperità, professionalità e tecnologia che si possono diffondere più uniformemente, dando, sia agli individui che ai Paesi, opportunità economiche solo pochi anni fa inimmaginabili.

Il mondo può essere all'inizio di una nuova era, ma, con l'affievolirsi dei confini tra le culture nazionali, dovuto alla globalizzazione, forse si dovranno riconsiderare i tradizionali sistemi di governo. Oggi avremmo bisogno d'individuare nuovi meccanismi e sistemi di governo adeguati ad una direzione globale. Tali sistemi dovranno necessariamente includere organizzazioni internazionali, quali le Nazioni Unite e le sue Agenzie Specializzate, come pure organizzazioni regionali e rappresentanti della società civile. Un mondo che cambia offre ottime opportunità a chi ha il desiderio e la determinazione di dare un contributo positivo.

L'Organizzazione Marittima Internazionale, o IMO, che ho l'onore di dirigere, ha in comune con questa istituzione le radici multiculturali. Mi piace pensare che, per molti versi, la maniera in cui lavoriamo all'IMO, in cui interagiamo con i nostri colleghi ed i rappresentanti dei 166 Governi membri, costituisca un esempio dell'ispirata cooperazione resa necessaria dal nuovo ordine mondiale.

All'IMO siamo parte della famiglia delle Nazioni Unite. Queste sono forse le più grandi sostenitrici della cooperazione internazionale e dello sviluppo, ed un obiettivo centrale dell'ONU è far sì che la globalizzazione costituisca un fattore trainante per tutti, e non solo per pochi Paesi privilegiati.

Le attività marittime svolgono un ruolo chiave nel raggiungimento di questi obiettivi. Esse costituiscono una fonte di entrate per molti paesi in via di sviluppo. In effetti, alcuni di essi sono leader mondiali in attività legate allo *shipping*, quali la fornitura di personale marittimo, la registrazione delle navi ed il riciclaggio delle stesse. Inoltre, i Paesi in via di sviluppo hanno un ruolo significativo nel settore armatoriale ed operativo, nella cantieristica e manutenzione delle navi e nella fornitura di servizi portuali.

All'IMO accogliamo delegati di tutti i Paesi membri dell'Organizzazione, ed i rappresentanti di organizzazioni internazionali e regionali di tutto il mondo. Il nostro personale, che rappresenta oltre cinquanta nazionalità, fornisce loro tutto il supporto amministrativo necessario affinché essi possano studiare e decidere il quadro regolatorio in cui opera lo *shipping* internazionale. Il nostro scopo è di rendere la navigazione più sicura, più efficiente e più rispettosa dell'ambiente, obiettivi questi che possono essere raggiunti soltanto con una cooperazione internazionale.

In conclusione:

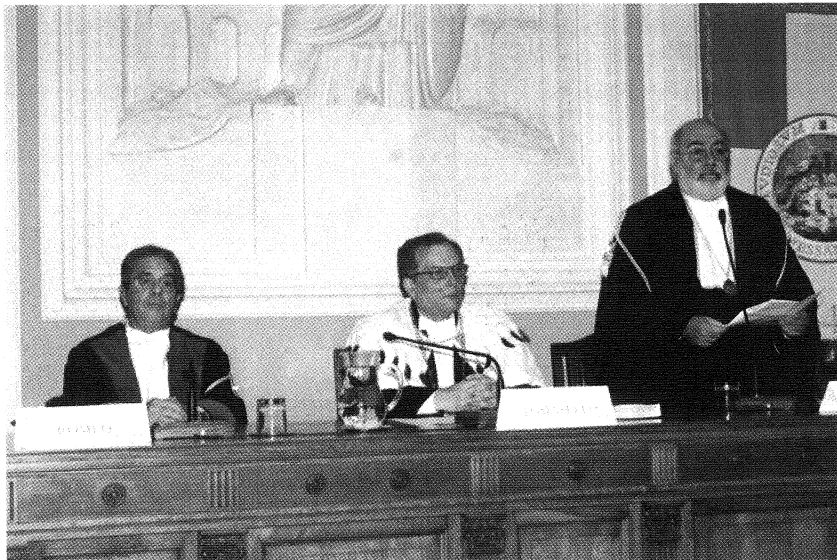
Magnifico Rettore, Chiarissimo Preside della Facoltà di Economia, illustri membri del Senato Accademico:

Rinnovo i più vivi ringraziamenti per l'onore accordatomi con il conferimento di questa Laurea *Honoris Causa*. Come ho già detto, l'accetto con umiltà, orgoglio e sincera gratitudine.

Prima di concludere, consentitemi di rivolgermi agli studenti: confido che il periodo trascorso all'Università di Messina, in questa bellissima città, ricca di storia e di cultura, in questo grande Paese, sia fruttuoso, e che gli anni spesi, sotto la sua tutela, vi conferiscano il bagaglio necessario ad affrontare le sfide ed a cogliere le opportunità offerte dall'odierna cultura globale. Negli anni a venire sarete chiamati ad affrontare scelte difficili; tuttavia, se siete stati in grado di navigare con successo

tra Scilla e Cariddi, i mostri mitologici che terrorizzavano gli ignari naviganti nello Stretto di Messina, avete, senz'altro, acquisito l'esperienza necessaria ad affrontare il futuro. Auspico che ne facciate buon uso e vi porgo i migliori voti di buona fortuna.

A tutti, grazie.







Finito di stampare
nel mese di Marzo 2007
presso l'Officina Grafica srl
Tel. e Fax 0965/752886
Via Matteotti, 4 - Villa San Giovanni (R.C.)